in de maanden Sept., Oct. en Nov. „kan" het gebeuren, dat gedurende 1 à 2 weken de dan veranderlijke winden en de daardoor veroorzaakte golfslag het gevaarlijk maken om er langszij van de pier te blijven liggen. In 1947 is dit echter niet voorgekomen. De raffinaderij kwam op 10 Mei 1928 in bedrijf. De ruwe olie werd geregeld aangevoerd door 3 Laketankers: de „San Camillo", de „San Casto" en de „San Claudro". De eerste bewerkte olie werd in Juni 1928 uitgevoerd met het s.s. „San Gerardo".
De raffinaderij heeft in de jaren van haar bestaan niet altijd even constant doorgewerkt, maar sinds 1945 wordt ook hier de volle capaciteit ontwikkeld. De N.V. Arend Petroleum Maatschappij werd in dat jaar door de N.V. Bataafse Petroleum Maatschappij overgenomen van de Canadian Eagle Oil Company. De naam, die hier op Aruba populair wordt verkort tot de „Eagle" is evenwel dezelfde gebleven.

Overzicht Scheepvaart op de rede van Druif.

Jaar	Schepen	B.R.T.	Jaar	Schepen	B.R.T.
1934........	293	1.259.754	1941.......	146	1.023.723
1935........	248	1.127.332	1942.......	115	574.539
1936........	252	1.281.362	1943.......	201	652.337
1937........	409	2.102.554	1944.......	86	511.514
1938........	141	857.078	1945.......	392	1.705.113
1939........	241	1.372.418	1946.......	837	3.723.477
1940........	166	937.000	1947.......	807	3.691.302

IV. DE PAARDENBAAI

De Paardenbaai is de haven van Oranjestad. Oude Arubanen zijn het er niet over eens, hoe men aan deze benaming is gekomen. Men zegt, dat hier in vroeger tijden paarden werden verscheept naar het vaste land van Zuid Amerika. Misschien heeft de algemene vorm van de haven wel een rol gespeeld bij de benaming, daar ze in haar oude toestand wel wat aan een paardekop deed denken.
Hoe dit ook zij, de Paardenbaai was van ouds een goede haven. Ze wordt gevormd door de N.W. uitloper van het rif en is 2500 m. lang en gemiddeld 225 m. breed. De oren van de paardekop worden dan gevormd door de Oostelijke ingang, het rif geeft het voorhoofd aan en aan de achterkant van de onderkaak ligt de Seca (droogte) di Sardientje, terwijl men aan de onderkant van die onderkaak resp. vindt en vond de Seca di Sjon David, de Seca di Mei-Mei en de Taratata. De diepte van de haven was vroeger nabij de ingang en in het Oostelijk gedeelte 18 voet en werd naar het Westen tot goed voorbij de Taratata wel 30 tot 36 voet.
Zeilschepen konden van het Oosten naderende vanaf de St. Nicolaasbaai vlak onder de kust aanhouden en bevonden zich dan onder de lij van het eiland in kalm water. Ze konden over een afstand van ruim 10 mijl of bijna 20 k.m. zich voorbereiden op het binnenvaren. Met ruime wind over bakboord zeilend en wel met de wind op 4 streken achterlijker dan dwars, konden zij bijtijds en, naar de weersomstandigheden het vereisten, hun zeilen van te voren minderen of innemen, om dan scherp de z.g. Loefhoek van de opening in het rif rondende de haven van Oranjestad binnen te vallen,

Bron: Oranje en de zes caraïbische parelen, p. 465-468

waarbij ze ruimschoots gelegenheid hadden om intussen de kracht en de geaardheid van de heersende stroom te berekenen. Er bleef daarna nog tijd genoeg over om de rest van hun zeilen te bergen en om zich dan voor de wind latende wegdrijven een geschikte ankerplaats in de haven uit te zoeken.
Uit nautisch oogpunt was de Paardenbaai zonder twijfel één der beste aanloophavens van de Nederlandse Antillen. De mogelijkheden, wat de defensie betreft, die in de inleiding van dit opstel werden beschreven, moeten dan ook in het verleden van overwegende invloed zijn geweest bij het uitkiezen van een vast steunpunt in deze wateren. Zeilschepen, die hier door onvoorziene omstandigheden tóch nog de haveningang bij het binnenkomen zouden hebben gemist en te laag terecht zouden zijn gekomen, hadden de gelegenheid om een ankerplaats te zoeken hetzij onder het rif vóór de Paardenbaai in 20 à 30 vadem water, hetzij in de nabijheid van Druifbaai en Pta Manchebo 2½ mijl N.W. van de ingang hiervan. Op het laatstgenoemde punt gaat de Z.W. kust over in de recht Noord-Zuidlopende Westkust en vóór deze laatste kust bevindt zich een uitgestrekte naar het Westen flauw aflopende zandbodem, die over een afstand van 5 mijl ruimschoots gelegenheid tot ankeren biedt.
Om het uitvaren te vergemakkelijken waren op de Seca di Sardientje 2 grote stokankers geplaatst, waarop achtereenvolgens trossen konden worden uitgebracht, zodat het schip in een positie aan de loefzijde van de uitgang kwam, en het verder met de wind ongeveer 4 streken achterlijker dan dwars aan bakboord en over stuurboord zeilende het ruime sop kon kiezen. Het meest binnenwaarts geplaatste stokanker was nog tot einde 1947 een in het oog vallend karakteristiek kenteken in de haven van Oranjestad, doch is nu verdwenen tengevolge van de huidige baggerwerkzaamheden.
De schepen brachten materialen en vooral ook steenkolen voor de goudmijn bij Balashi en voor de fosfaatwinning in de nabijheid van St. Nicolaas en kregen een retourlading van aloëhars, panamahoeden, pinda's, bonen, divi-divi of geitenmest.
Tussen de Seca di Sardientje en de Seca di Sjon (mijnheer) David bevindt zich nog heden een vaarwater van 14 tot 16 voet diepte, dat leidde naar een aanlegsteiger op de plaats, waar zich de tegenwoordige Fruitsteiger nabij het Havenkantoor bevindt.
De eerste stoomschepen, die de haven van Oranjestad tamelijk geregeld aandeden, n.l. de „Brion" en de „Baralt" van de Kon. Ned. Stoomb. Maatschappij van 780 B.R.T., konden hier meren. De latere schepen, zoals de „Flora" en de „Luna" van 1400 B.R.T., moesten in de haven ten anker gaan. Ook het hier welbekende s.s. „El Libertador" van de K.N.S.M., een passagierschip van 1713 B.R.T., dat in 1930 in de vaart kwam en een geregelde dienst van meermalen per week onderhield tussen Curaçao en Aruba en verder La Guaira en Maracaibo in Venezuela aandeed, moest tot 1932, toen de Grote Steiger gereed kwam, in de haven ten anker gaan en maar zien, hoe het haar passagiers en lading óf in een loodsboot óf in lichters ontscheepte. Er was nóg een steiger, de „Waf di Compañia" ongeveer op de plaats, waar tegenwoordig de weg naar de Grote Steiger begint en die geconstrueerd was op de Seco di Mei-Mei (midden, halfweg). Hier werden vaak de materialen en ook de steenkolen van de fosfaat- en de Mijnbouw Maatschappijen gelost. Deze goederen werden dan later in lichters of in kleine barkjes overgeladen en binnendoor over het Lagoen naar Balashi vervoerd.
In 1924 begon de activiteit in en rondom St. Nicolaas en het spreekt van zelf, dat ook van die tijd af de bedrijvigheid in de haven van Oranjestad met de dag toenam. Weliswaar loste men te St. Nicolaas alles zoveel mogelijk zelf om vervoer over land te besparen, maar desalniettemin kreeg ook de Paardenbaai een stroom van belang-

hebbenden, materialen, levensbehoeften enz. zowel van de Oliemaatschappij als van het Gouvernement en van particulieren te verwerken. Oranjestad en St. Nicolaas werden centra van handel met het gevolg, dat overal grote en kleine winkels als paddestoelen uit de grond verrezen.

In de Paardenbaai werd al gauw de toestand onhoudbaar, zodat in 1930 wel begonnen moest worden met de bouw van de „Grote Steiger". Tegelijkertijd werd de haven uitgediept tot 22 voet. Op de plaats, waar zich vroeger ongeveer de Waf di Compaña bevond, werd een weg van 300 meter lengte aangelegd in Z.W. richting recht de haven in en de Grote Steiger hier rechthoekig in L.-vorm op aangebracht. Op de steiger verrezen verder de nodige Douaneloodsen. De Grote Steiger is 150 meter lang bij 15 meter breed, terwijl de diepte aan de buitenkant oorspronkelijk 20 voet bedroeg en aan de binnenkant 16 voet, welke diepten evenwel zijn teruggelopen tot resp. 19 en 14 voet. De breedte van het bevaarbare gedeelte van de haven bedroeg ongeveer 200 meter.

Al betekende de uitvoering van deze werken een grote vooruitgang op de oude toestand, toch was het reeds van het begin af duidelijk, dat hiermede geen afdoende maatregelen waren getroffen, daar de haven nog niet toegankelijk was gemaakt voor grotere stoomschepen, zodat vele aangevoerde goederen eerst te Curaçao in kleinere schepen moesten worden overgeladen, alvorens zij hun plaats van bestemming, Aruba, konden bereiken. Dit gaf dus in vele gevallen een ongewenst oponthoud.

Deze overwegingen leidden ertoe, dat men in 1938 begon de haven met de ingang uit te diepen tot 30 voet. Ten Westen van de Grote Steiger werd bovendien een z.g. „Zwaaikom" uitgebaggerd van 300 meter lang en breed, zodat van toen af ook grotere schepen de haven van Oranjestad konden aandoen en met behulp van een anker in de Zwaaikom zwaaien en .... dan verder rustig ten anker blijven liggen. De toestand was dus zo, dat weliswaar grotere en dieper geladen schepen van toen af de haven van Oranjestad konden binnenlopen, maar als zij dieper staken dan 20 voet, moesten zij ten anker blijven liggen.

Al spoedig bleek het, dat èn de Grote Steiger èn de Douaneloods vaak veel te klein waren om het aantal schepen zowel als de massa aangevoerde goederen te verwerken. Het gebeurde, dat 2 à 3 schepen ter zelfder tijd lagen gemeerd en ook nog enige ten anker. Als de eerste dan hun lading hadden gelost, bleef er voor de wachtende schepen bitter weinig of in het geheel geen plaats meer over om hun goederen kwijt te raken. Oponthoud voor de schepen en beschadiging en verwarring voor de lading konden dan ook niet uitblijven.

In 1939 waren de baggerwerkzaamheden in de Paardenbaai beëindigd en toen brak Wereldoorlog II uit. Over de moeilijkheden, die toen de gehele wereldscheepvaart in de weg werden gelegd, behoeft hier niet te worden uitgeweid. Het is genoeg te zeggen, dat ook Oranjestad in de algemene malaise deelde.

Door de oorlogsinspanning en door het grote gebrek aan scheepsruimte als een van de gevolgen daarvan, ontstonden over de gehele wereld geweldige tekorten zowel in bouw- en grondstoffen als in afgewerkte producten, die na de oorlog geherdistribueerd dienden te worden. Zelfs reeds gedurende de laatste oorlogsjaren kon men in alle zeevarende landen een zekere voorbereiding opmerken voor de wedloop naar een behoorlijk aandeel in de wereldscheepvaart, die onvermijdelijk direct na het beëindigen der vijandelijkheden zou ontstaan. In landen, wier havens tengevolge van vijandelijke actie hadden geleden, maar ook in die waar de ontwikkeling der havens tengevolge

van de oorlog was stilgelegd, werd vanzelfsprekend vóór alles hieraan de eerste aandacht besteed.

Op Aruba was men zich op pijnlijke wijze bewust van de achterstand en niet blind voor wat er in de rest van de wereld werd voorbereid. De stemmen, die hier dan ook dadelijk na het zwijgen van het oorlogsgeweld opgingen, konden op overtuigende wijze voor havenverbetering pleiten. En dat men geen dovemans oren vond, bleek, toen reeds in 1945 op order van Z.E. de Gouverneur van Curaçao door de Gezaghebber van Aruba een Commissie werd geïnstalleerd tot bestudering van de mogelijkheden tot verbetering van de haven van Oranjestad. In deze commissie waren zoveel mogelijk die elementen vertegenwoordigd, die hierin een oordeel konden vellen. Zij bestond uit zeelieden en landrotten, kooplieden en technici. Men was het er dadelijk over eens, dat de haven tot 35 voet behoorde te worden uitgediept, ook langszij van de te bouwen steigers, dat deze steigers van behoorlijke lengte zouden moeten zijn en dat gebruik diende te worden gemaakt van de plaatselijke gesteldheid van het rif om, evenals dit reeds in 1937 te St. Nicolaas was geschied, hierdoor een nieuwe westelijke ingang van behoorlijke breedte en in de richting van de heersende passaat te baggeren, waardoor het niet meer nodig zou zijn voor de schepen, om in de haven te zwaaien, doch deze door de westelijke opening zouden kunnen binnenlopen en door de oostelijke opening verlaten. Door de havenuitbreiding naar het noordwesten te doen plaats vinden, kon men, met gebruikmaking van het gebaggerde materiaal, de oude Vissershaven en het verdere lage land langs de kust in N.W. richting naar de Arend Petroleum Maatschappij opvullen en zodoende de beschikking krijgen over waardevol industrieterrein. Een handicap voor de commissie was, dat men niet wist over hoeveel geldmiddelen zij te beschikken had en daarom duurde het tot begin 1948, alvorens de definitieve vorm van de aanlegsteigers kon worden vastgesteld.

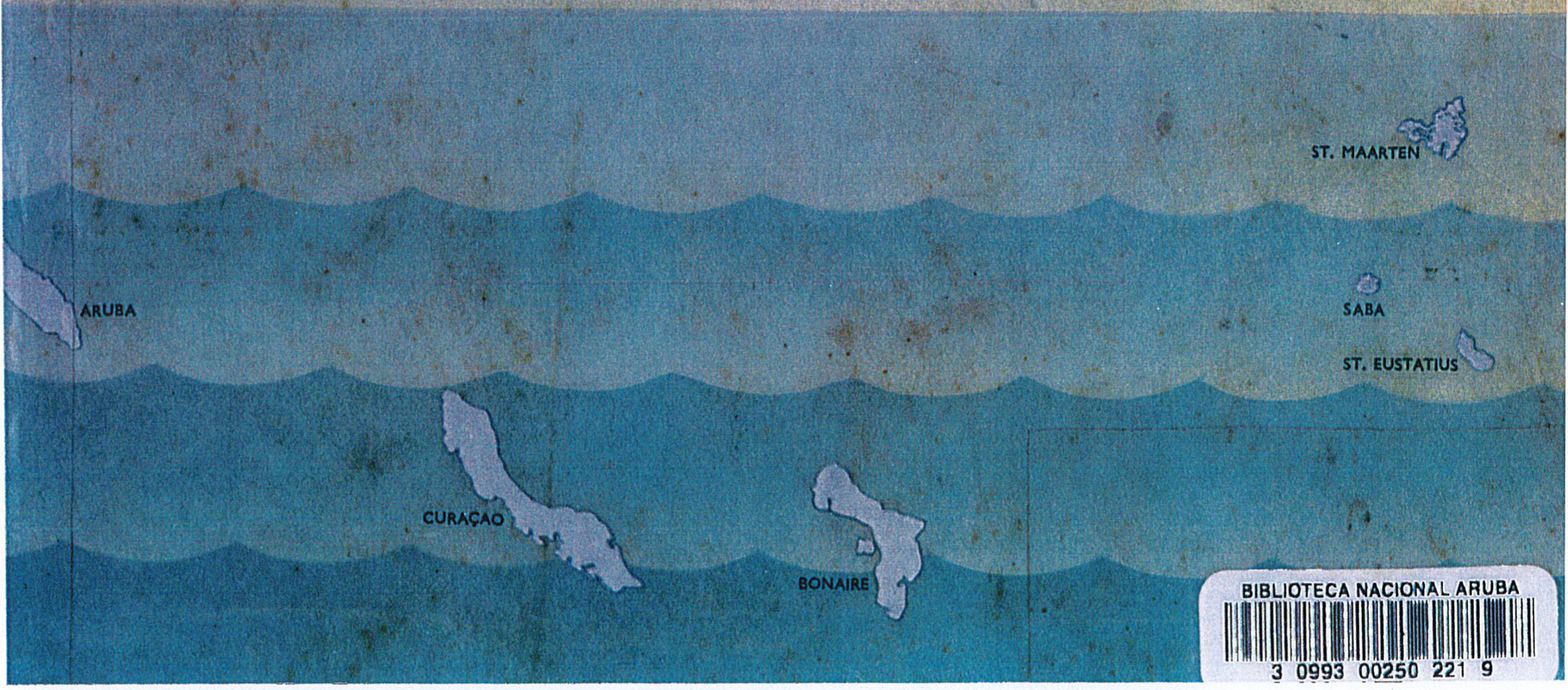
Men had intussen niet gewacht met het afsluiten van de verschillende contracten. De baggerwerkzaamheden werden gegund aan de Standard Dredging Corp. te New York en de bouw der kaden aan de Nederlandse Maatschappij voor Havenwerken, dus aan 2 lichamen, waarvan kon worden aangenomen, dat zij ten volle berekend zouden zijn voor de hun opgedragen taak.

Februari 1947 beëindigde de Standard Dredging Corp. haar baggerwerkzaamheden te St. Nicolaas en verloor geen tijd met zich dadelijk te Oranjestad te installeren, waardoor het mogelijk werd, daar reeds in April een aanvang te maken met baggeren. Einde 1947 was practisch de gehele haven op een diepte van minimum 35 voet gebracht, terwijl de oude oostelijke ingang bovendien was verbreed en verbeterd en men goed en wel bezig was aan de nieuwe westelijke ingang. Door de aanwezigheid van rots op de plaats, waar de bassins voor de Vingerpier moeten worden uitgegraven, verwacht men evenwel, dat alle baggerwerkzaamheden niet zullen kunnen worden beëindigd vóór einde 1948 of zelfs begin 1949. Er zullen dan totaal 1.750.000 m^3 zand en 250.000 m^3 rots of rotsachtige substantie zijn verplaatst.

De Ned. Maatsch. voor Havenw. begon haar voorbereidende werkzaamheden in Juni 1947 en begon de storting van de eerste betonblokken in September van dit jaar. Deze betonblokken, die 35 tot 60 ton per stuk wegen, worden geplaatst op een bedding van gestorte en later door een duiker zuiver vlak gemaakte stenen. Voor de gehele lengte aan kaden van ongeveer 1000 meter zullen 1900 van die blokken worden gebruikt, waarvoor aan cement nodig zal zijn 11.000 ton van 1000 kilo.

ORANJE

EN DE ZES CARAÏBISCHE PARELEN



BIBLIOTECA NACIONAL ARUBA
3 0993 00250 221 9